



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 62]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 21, 2017/फाल्गुन 2, 1938

No. 62]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 21, 2017/PHALGUNA 2, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 9 फरवरी, 2017

संख्या. टीएएमपी/59/2016-केओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का एतदद्वारा कोलकाता पत्तन न्यास हल्दिया गोदी परिसर में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन आधारित प्रोत्साहन/दंड, लंगरगाह प्रभारों का अनुमोदन, संलग्न आदेश के अनुसार करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/59/2016-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

- - -

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जनवरी, 2017 के चौथे दिन पारित)

यह मामला हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/शास्ति लंगरगाह प्रभार के अनुमोदन के लिये कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने 16 जून, 2016 के पत्र के द्वारा महापत्तन न्यासों में शुष्क बल्क कार्गो संबंधी वर्तिग नीति, 2016 भेजी और सभी महापत्तन न्यासों को कार्रवाई करने का अनुरोध किया।

2.2. तदनुसार, केओपीटी ने हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/शास्ति लंगरगाह प्रभार के अनुमोदन के लिये कौलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव के अनुमोदन का प्रस्ताव दायर किया।

3.1. केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में उठाये गए मुद्दों का सारांश इस प्रकार है:

- (i) दिशानिर्देशों के अनुपालन में और एमओएस द्वारा दिये गए निदेशों के अनुसार वर्थिंग नीति से संबद्ध निष्पादन मानकों, शास्ति/प्रोत्साहन और लंगरगाह प्रभारों की उगाही के साथ समय पर कार्यान्वित करने के लिए केओपीटी द्वारा पत्तन पर उपलब्ध अवसंरचना पर विचार करने के साथ-साथ एचडीसी द्वारा सामना किये जा रहे विभिन्न नियंत्रणों (जैसे ज्वार दबाव, ड्राफ्ट दबाव, सीमित लॉक विंडों आदि) एचडीसी पर प्रहस्तित शुष्क कार्गो के लिए लागू निष्पादन मानक, शास्ति/प्रोत्साहन और लंगरगाह प्रभारों की उगाही का परिकलन किया था।
- (ii) दिशानिर्देश कार्यशील वर्थ पर पोत के वास्तविक विराम समय की तुलना में वर्थ पर पोत का आदर्श विराम समय निर्धारित निष्पादन मानकों के संदर्भ में सुझाव देते हैं। वास्तव में, एचडीसी पर पोत ज्वार बाधाओं के कारण कार्य के पूरा होने के तत्काल पश्चात् सेल-आउट नहीं कर सकते और उन्हें कर्षनावों (नग) की कमी के कारण प्रतीक्षा वर्थ पर भी स्थानांतरित नहीं किया जा सकता। इसको ध्यान में रखकर शास्ति/प्रोत्साहन मानकों के निर्धारण के लिए वास्तविक कार्य समय की तुलना में अनुबद्ध कार्यशील अवधि का (निष्पादन मानकों के आधार पर परिकलित) पोतों के वास्तविक वर्थ विराम के स्थान पर विचार किया गया है।
- (iii) शास्ति/प्रोत्साहन के मानदंडों का प्रस्ताव करते समय, पत्तन ने निम्नलिखित पर विचार किया है:
 - (क) एचडीसी पर शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन संबंधित लाइसेंसधारकों द्वारा मुख्यतः वर्थ संख्या 2,4,4ख, 8,9 और 13 तथा बीओटी वर्थ संख्या 4क और 12 पर किया जाता है। वर्थ संख्या 4 तापीय कोयले के लदान के लिए कंवेयर सिस्टम के साथ पूर्णतः मशीनीकृत है। वर्थ संख्या 2,4ख और 8 पर कार्गो का सामान्य तौर पर केवल एमएचसी के प्रयोग द्वारा ही प्रहस्तन किया जाता है। वर्थ संख्या 13 पर एमएचसी के सितंबर, 2016 के अंत तक स्थापित हो जाने की संभावना है। वर्थ संख्या 9 पर शिप गियरों का प्रयोग करते हुए परांपरागत विधि से क्लीन शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन किया जाता है।
 - (ख) एमएचसी सुसज्जित वर्थ के लिए 20000 एमटी प्रति शिप दिवस के न्यूनतम स्तर के निष्पादन की तुलना में कम/अधिक उत्पादकता प्राप्त करने पर संविदा में शास्ति/प्रोत्साहन भुगतानों के बारे में उपबंध है। इसलिए, ऐसी एमएचसी सुसज्जित वर्थ अर्थात् वर्थ संख्या 2, 8, 4ख और 13 के लिए कोई अन्य शास्ति/प्रोत्साहन का प्रस्ताव नहीं किया गया है। एमएचसी सुसज्जित वर्थों पर शिप दिवस उत्पादकता के परिकलन के लिए संविदा में दी गई सोपाधिकताओं का अनुपालन किया जायेगा।
 - (ग) चूंकि एचडीसी (सिवा बीओटी प्रचालित वर्थों के) पर प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो का 80% से अधिक वर्थ संख्या 2, 4ख, 8 और 13 पर परिचालित के विषय में किसी अन्य शास्ति/प्रोत्साहन का प्रस्ताव नहीं किया जाता। प्रस्तावित शास्ति/प्रोत्साहन मानदंड इस प्रत्याशा में रखे गए हैं कि वर्थ संख्या 9 के लिए हैं, जहां शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन शिप गियरों द्वारा किया जाता है कि प्रस्तावित शास्ति/प्रोत्साहन के भुगतान से वर्थ संख्या 9 के निष्पादन में सुधार हो जाए।
 - (iv) लंगरगाह स्थल (बालू शीर्ष), खुला थ्रेट होने के कारण, पत्तन से वर्थिंग के लिए बुलावा आने से पूर्व अनगिनत संख्या में पोत लंगर डाल सकते हैं। पोतों को उनके आगमन/बुलावा प्राथमिकता (केओपीटी दिशानिर्देशों) ज्वार/ड्राफ्ट/ लॉक विंडों आदि के अनुसार बुलाया जाता है।
 - (v) इसलिए, केओपीटी पर पोतों को लंगर डालने के तत्काल पश्चात् नहीं बुलाया जाता और इस प्रकार सामान्य रूप से प्रस्तावित लंगरगाह प्रभारों की उगाही पत्तन के हित में नहीं हो सकती और व्यापार भी इसे स्वीकार नहीं करेगा।
 - (vi) प्रस्ताव को केओपीटी के न्यासी मंडल द्वारा 24.08.2016 के संकल्प संख्या आर/88/एचडीसी/एसएचएंडसीएच/1/08/2016 द्वारा स्वीकृति दी गई है। (केओपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ प्रारूप बोर्ड टिप्पणी की प्रति संलग्न की है।

(vii) तदनुसार, केओपीटी का प्रस्ताव निम्नलिखित के संबंध में अनुमोदन चाहता है:-

“1. एचडीसी पर विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो की लदाइ/उत्तरायी के निष्पादन मानक:

1.1. निष्पादन मानक:-

1.1.1. परांमरागत विधि से शिप गियरों का प्रयोग करते हुए प्रति घंटा औसत क्रेन चक्र शुष्क बल्क कार्गो की उत्तरायी और औसत पिकिंग कारक के निष्पादन मानकों के लिए क्रमशः 12 और 0.75 पर सुविचार किया गया है क्योंकि शुष्क बल्क कार्गो की ढुलाई करने वाले पोत ड्राफ्ट सीमाओं के कारण हमेशा पूरी लदान मात्रा के 35% से 40% के लदान के साथ आते हैं।

1.1.2. उक्त परिसर में, एचडीसी की वर्ष संख्या 9 पर जहाजी क्रेनों के माध्यम से प्रहस्तित विभिन्न शुष्क बल्क वस्तुओं की औसत जहाजी दिवस उत्पादकता, प्रति पोत 4 कार्यशील क्रेनों और प्रति दिन 22.5 कार्य घंटों पर सुविचार करते हुए नीचे दी जा रही हैं:-

निष्पादन मानक						
क्र.सं.	वस्तु	औसत क्रेन चक्र प्रति घंटा	प्रति पोत क्रेनों की संख्या	ग्रेब आकार सीबीएम में	इसके आरंभ होने की तारीख से पहले वर्ष के लिए जहाजी दिवस उत्पादकता (एमटी में प्रति पोत प्रति दिन)	इसके आरंभ होने की तारीख से पहले वर्ष के प्रश्चात् जहाजी दिवस उत्पादकता (एमटी में प्रति पोत प्रति दिन)
1	कोयला	12	4	12	6225	8300
2	मेट कोक	12	4	12	5850	7800
3	चूना पत्थर	12	4	12	10275	13700
4	मैग्नीज अयस्क	12	4	10	7350	9800
5	लौह अयस्क	12	4	8	9750	13000
6	उर्वरक	12	4	12	6000	8000
7	सीमेंट लिंकर	12	4	12	10950	14600
8	जिप्सम	12	4	12	10950	14600

टिप्पणी:

- (i) उक्त शिप दिवस उत्पादकता प्रति पोत चार क्रेनों की औसत उपलब्धता के आधार पर लागू होगी। तथापि, यदि क्रेनों की उपलब्धता की संख्या घट जाती है तो जहाज की उत्पादकता उसी अनुपात में कम हो जायेगी। इसी प्रकार यदि ग्रेब का आकार सीबीएम से 8/10/12 दक्ता मानक भी उसी अनुपात कम अथवा अधिक हो जाता है तो उत्पाद में घट बढ़ जायेगा।
- (ii) उक्त वस्तुओं के अतिरिक्त, यदि अन्य प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तित किया जाता है तो निष्पादन मानक पत्तन द्वारा उक्त निष्पादन मानकों के लिए अपनायी गई पद्धति से अलग से परिकलित किये जायेंगे।

1.2. शास्ति/ प्रोत्साहन:-

1.2.1 वर्ष पर पोत के रूक्ने का अनुबद्ध समय ऊपर यथा-उल्लिखित अनुबद्ध निष्पादन मानकों के आधार पर परिकलित किया जायेगा।

1.2.2. वर्थ पर अनुबद्ध समय में असफलता अथवा सफलता की प्रति पर शास्ति/ प्रोत्साहन लागू होगा, जैसा नीचे उपबंध में दिया गया है:-

- (i) यदि जहाज की वास्तविक कार्यावधि (कार्यकारी वर्थ पर बर्थिंग और पोत के प्रचालन के पूरा होने तक के बीच का समय उस वस्तु के लिए अनुबद्ध समय के 5% (अधिक/कम) के भीतर रहता है तब कोई शास्ति/प्रोत्साहन उगाहा/प्रदान किया जायेगा।
- (ii) उस मामले में जहां, जहाज की वास्तविक कार्यावधि (कार्यकारी वर्थ पर बर्थिंग और पोत के प्रचालन के पूरा होने तक के बीच का समय उस वस्तु के लिए अनुबद्ध समय के 5% से बढ़ जाता है तो वहां जहाजी कार्गों प्रचालन को पूरा करने में लगे अतिरिक्त घंटों के सामान्य वर्थ किराया प्रभारों का दो गुना शास्ति उगाही जायेगी।
- (iii) उन मामलों में जहां, जहाज की वास्तविक कार्यावधि (कार्यकारी वर्थ पर बर्थिंग और पोत के प्रचालन के पूरा होने तक के बीच का समय उस वस्तु के लिए अनुबद्ध समय के 5% से कम लगता है तो बचाये गए प्रत्येक अतिरिक्त घंटेके लिए वर्थ किराया प्रभार दर पर प्रोत्साहन दिया जायेगा।

शास्ति/ प्रोत्साहन मानक उपबंधों संबंधी टिप्पणियां :

- (i) शास्ति/प्रोत्साहन के परिकलन के लिए समय की गणना के प्रयोजन से घंटे के किसी भाग को पूरा घंटा समझा जायेगा।
- (ii) शास्ति/प्रोत्साहन परिकलन के प्रयोजन से प्रत्येक जहाज द्वारा प्राप्त वास्तविक निष्पादन के परिकलन में और पत्तन संबंधी प्रचालनों के कारण और मौसम संबंधी मुद्दों से कार्य रूकने को उस अवधि में से छोड़ दिया जायेगा। ऐसे अपवर्जन नीचे दिये जा रहे हैं।
- (क) पत्तन पर प्रदान किया जा रहा उपस्कर खराब/अनुपलब्ध होना।
- (ख) मौसम के कारण काम रूकना।
- (ग) पत्तन के कारण वर्थ के बीच जहाजों का पोतांतरण।
- (घ) प्रत्येक ड्राफ्ट सर्वेक्षण के लिए खपत समय, 30 मिनट के अधिकतम समय तक।
- (ङ) किसी अन्य कारण से कार्य के रोके जाने में लगे समय को निष्पादन मानकों के परिकलन में से, केवल पत्तन अध्यक्ष के अनुमोदन से, छोड़ दिया जायेगा।

2. रिपोर्टिंग स्टेशन/ लाइटरेज पॉइंट पर लंगरगाह/ टांडिक प्रभारों की उगाही:

2.1. पोत के बुलाये जाने और पत्तन द्वारा वर्थ के आवंटन के प्रश्चात् भी, पोत पत्तन पर आने अथवा लाइटरेज पॉइंट पर पोत/निर्यातिक पर आरोप्य कारणों से आने से मना करता है, तो पत्तन द्वारा निम्नलिखित दर पर लंगरगाह प्रभारों की उगाही की जायेगी:

निरर्थक समय	लागू दांडिक प्रभार
पोत को बुलाये जाने के पश्चात् पहले 48 घंटे के लिए	पोत को पहली बार बुलाये जाने से प्रतीक्षा की पूरी अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू वर्थ किराया प्रभारों का 10%
48 घंटे के पश्चात् 96 घंटे तक	पोत को पहली बार बुलाये जाने से प्रतीक्षा की पूरी अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू वर्थ किराया प्रभारों का 25%
96 घंटे के पश्चात् पाइलट के चढ़ने तक	पोत को पहली बार बुलाये जाने से प्रतीक्षा की पूरी अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू वर्थ किराया प्रभारों का 50%

2.2. निरर्थक अवधि की गणना पोत को आरंभिक बुलाये जाने से लेकर पाइलट के वास्तव में चढ़ने तक की जायेगी।

2.3. इसके अतिरिक्त, पोत के सागर और अन्य लाइटरेज पॉइंटों पर जहां पोत (तों) हल्दिया ड्राफ्ट प्राप्त करने के लिए अपना कार्गो उतारते हैं, निरर्थक खड़े रहने पर निम्नलिखित दरों पर शास्ति का प्रस्ताव भी किया जाता है:-

निरर्थक समय	लागू दांडिक प्रभार
पहले 48 घंटे के लिए	प्रत्येक घंटे और उसके भाग के लिए, पोत के निरर्थकरहने पर दरमानों के अनुसार लागू वर्थ किराया प्रभारों का 25%
48 घंटे से अधिक	प्रत्येक घंटे और उसके भाग के लिए, पोत के निरर्थकरहने पर दरमानों के अनुसार लागू वर्थ किराया प्रभारों का 50%

2.4. निरर्थक समय का रिकॉर्ड बंदरगाह सास्तर (नदी), केओपीटी द्वारा रखा जायेगा, क्योंकि इससे संबंधित बिल केडीएस द्वारा बनाया जाता है।

2.5. तथापि, पत्तन आपवादिक मामलों में पोतों को लंगरगाह प्रभार के भुगतान में छूट दे सकता है और उसके लिए अध्यक्ष का अनुमोदन अपेक्षित होगा।

3. निष्पादन और शास्ति/प्रोत्साहन मानकों, जैसे ऊपर विनिर्दिष्ट किये गए हैं, तथा लाइटरेज पॉइंटों पर लंगरगाह/शास्ति प्रभारों की उगाही, जैसी ऊपर विनिर्दिष्ट की गई है, 1 अक्टूबर, 2016 से प्रभावी है।

3.2. केओपीटी के न्यासी मंडल ने 6 महीने के परख आधार पर प्रस्ताव का अनुमोदन किया और तत्पश्चात् उसकी समीक्षा करने का निर्णय लिया।

3.3. केओपीटी ने आगे और बताया है कि, मंत्रालय के पत्र के अनुसार पत्तन को वास्तविक प्रोत्साहनों और शास्तियों के साथ मानकों का कार्यान्वयन अनुबद्ध समय के भीतर अर्थात् 20 अगस्त, 2016 तक करना था, जो बीत गया है। इसलिए, बोर्ड ने उक्त मानदंडों को, इस प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत करने के पश्चात् 1 अक्टूबर, 2016 से प्रभावी करने का अनुमोदन किया है। उक्त को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी ने प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण के औपचारिक अनुमोदन होने तक अपने प्रस्ताव को 1 अक्टूबर, 2016 से प्रभावी करने का अनुरोध किया है। केओपीटी ने यह भी बताया कि व्यापार को निष्पादन के साथ-साथ शास्तियों/प्रोत्साहन मानदंडों और लाइटरेज स्थलों पर बेकार खड़े पोतों पर लंगरगाह/शास्ति प्रभारों के बारे में पहले ही बता दिया है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी के 19 सितंबर, 2016 के प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को हमारे 30 सितंबर, 2016 और 6 अक्टूबर, 2016 के पत्रों के द्वारा उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया।

5.1. जैसा कि पहले बताया गया है, केओपीटी ने अपने प्रस्ताव को इस आधार पर इस प्राधिकरण के औपचारिक अनुमोदन होने तक अपने प्रस्ताव को 6 अक्टूबर, 2016 से प्रभावी करने का अनुरोध किया है कि मंत्रालय के पत्र के अनुसार पत्तन को वास्तविक प्रोत्साहनों और शास्तियों के साथ मानकों का कार्यान्वयन अनुबद्ध समय के भीतर अर्थात् 20 अगस्त, 2016 तक करना था, जो बीत गया है।

5.2. इस संबंध में, यह देखते हुए कि केओपीटी ने व्यापार को निष्पादन के साथ-साथ शास्तियों/प्रोत्साहन मानदंडों और लाइटरेज स्थलों पर बेकार खड़े पोतों पर लंगरगाह/शास्ति प्रभारों के बारे में पहले ही बता दिया है और कि इस प्राधिकरण को मामले के अंतिम निपटान में कुछ और समय लगेगा, इस प्राधिकरण ने 25 अक्टूबर, 2016 के अपने आदेशमें संदर्भाधीन मामले में परामर्शी प्रक्रियाओं के आधार पर इस प्राधिकरण के अंतिम अनुमोदन की अधीन केओपीटी को निष्पादन और शास्ति/प्रोत्साहन मानदंड लागू करने के साथ-साथ लंगरगाह/शास्ति प्रभारों की उगाही करने के लिए तदर्थ आधार पर पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित प्रस्ताव का अनुमोदन किया। इस प्राधिकरण ने केओपीटी को यह दिनेश भी दिय कि यदि तदर्थ आधार पर अपनायी गई अंतरिक व्यवस्था ये अतिशय पाया जाता है तो वह अंतिम आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक उसके द्वारा किये अतिरिक्त राशि को विना व्याज लौटायेगा। यह आदेश भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 496 दिनांक 15 नवंबर, 2016 को अधिसूचित किया गया। उक्त अधिसूचना और आदेश की प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों तथा केओपीटी को 18 नवंबर, 2016 के पत्र के द्वारा भेजी गई।

6.1. संदर्भधीन मामले में संयुक्त सुनवाई कोलकाता स्थित केओपीटी परिसर में 24 नवंबर, 2016 को अयोजित हुई। केओपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर पॉइंट प्रस्तुतीकरण प्रस्तुत किया। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी और प्रयोक्ता/प्रयोक्त संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

6.2. संयुक्त सुनवाई के पश्चात्, केओपीटी ने अपने 25 नवंबर, 2016 के द्वारा एसोसिएशन ऑफ शिपिंग इंटरेस्ट इन कोलकाता (एएसआईसी) द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान उठाये गए मुद्दे का समाधान कर दिया।

6.3. इसके अतिरिक्त, केओपीटी ने अपने 20 दिसंबर, 2016 के पत्र में निम्नलिखित निवेदन किये:

- (i) जैसा केओपीटी ने प्रस्ताव किया प्राधिकरण ने 1 अक्टूबर, 2016 से निम्नलिखित के लिए तदर्थ अनुमोदन दिया:
 - (क) एचडीसी की वर्थ संख्या 9 में जहाजी क्रेनों द्वारा विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए निष्पादन मानक।
 - (ख) जहाजों द्वारा निष्पादन मानकों को प्राप्त करने/प्राप्त न करने पर शास्ति/प्रोत्साहन की उगाही।
 - (ग) सूचना केंद्र/ लाइटरेज स्थल पर लंगरगाह/शास्ति प्रभारों की उगाही।
- (ii) बाद में यह पाया गया कि बार्जों की कमी के कारण लंगरगाह स्थल पर जहाजों का बेकार खड़े रहने पर पोतों का नियंत्रण नहीं है।
- (iii) 24.11.2016 को प्राधिकरण द्वारा आयोजित संयुक्त सुनवाई में, व्यावसायिक निकायों ने भी लाइटरेज स्थल पर पोतों के बेकार खड़े रहने के लिए शास्ति प्रभारों की उगाही के विरुद्ध आपत्तियां उठायी थीं।
- (iv) इस मामलों को 30.11.2016 को लाइटरेज पॉइंट पर पोतों के बेकार खड़े रहने के लिए शास्ति प्रभारों की उगाही को वापस लेने के साथ-साथ ऐसी शास्तियों की उगाही भी न करने के लिए न्यासी मंडल के समक्ष रखा गया। बोर्ड ने प्रस्ताव को अनुमोदित किया। [केओपीटी द्वारा बोर्ड के प्रारूप संकल्प के उद्धरण की प्रति प्रस्तुत की हैं।]
- (v) तदनुसार, प्राधिकरण को लाइटरेज स्थल पर पोतों के बेकार खड़े रहने के शास्ति प्रभारों की उगाही के वापस लेने के केओपीटी के इस प्रस्ताव को अनुमोदित करते हुए आदेश पारित करने का अनुरोध किया है। लेकिन, अन्य प्रस्ताव, प्राधिकरण द्वारा यथा अनुमोदित, रहेंगे और वे 01.10.2016 से कार्यान्वित किये जाते हैं।

7. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह व्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

8. मामले के प्रकरण के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के हवाले से निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:

- (i) एमओएस ने महापत्तनों के लिए शुष्क बल्क कार्गो की वर्थिंग नीति जारी की और सभी महापत्तनों को वास्तविक प्रोत्साहनों और शास्तियों के साथ मानकों को कार्यान्वित करने का निदेश दिया। नीति में पत्तनों पर उपलब्ध अवसंरचना को ध्यान में रखते हुए, विभिन्न शुष्क बल्क वस्तुओं के लिए निष्पादन मानकों का परिकलन करने के लिए सभी महापत्तनों के लिए मानकीकृत दिशानिर्देश निर्धारित करती हैं। नीति परिकलित निष्पादन मानकों के आधार पर सभी महापत्तनों द्वारा शास्ति और प्रोत्साहन व्यवस्था की संस्तुति भी करती है। नीति सभी महापत्तनों से अपेक्षा करती है कि सभी महापत्तन अपने पत्तन विशेष के लिए इन दिशानिर्देशों को अपनायें और समग्र वर्थिंग नीति के एक भाग के रूप में निष्पादन मानकों से सबद्ध शास्तियों और प्रोत्साहनों को कार्यान्वित करें। नीति वर्थों की री-रेटिंग ध्यमता की एक विधि वर्णित करते के साथ-साथ टर्न अराउंड समय को कम करने के लिए लंगरगाह प्रभारों की उगाही के लिए मार्गदर्शी सिद्धांत भी निर्धारित करती है।
- (ii) इस पृष्ठभूमि में, केओपीटी ने हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/शास्ति लंगरगाह प्रभारों के अनुमोदन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया। केओपीटी से प्रोत्साहन/शास्ति आधारित निष्पादन मानक और केओपीटी में केडीएस पर प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के संबंध में लंगरगाह प्रभारों के लिए अलग से एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है जिस पर अलग से विचार किया जा रहा है।
- (iii) जैसा कि ऊपर बताया गया है, वर्थिंग नीति शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के बारे में है। इस संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि शुष्क बल्क कार्गो का एचडीसी पर प्रहस्तन वर्थ संख्या 2, 4, 4ख, 8, 9, और 13 तथा बीओटी वर्थ संख्या 4क और 12 पर संबंधित लाइसेंस धारकों अर्थात् बीओटी प्रचालकों द्वारा किया जाता है। पत्तन ने सूचित किया है कि वर्थ संख्या 4 पूर्णतः मशीनीकृत है और कि वर्थ संख्या 2, 4ख, 8 और 13 में कार्गो का प्रहस्तन अनन्य रूप से एमएचसी के प्रयोग द्वारा ही किया जाता है। चूंकि केओपीटी द्वारा संबंधित हितधारकों के साथ एमएचसी से सुसज्जित वर्थ पर कार्गो प्रहस्तन के लिए उत्पादकता प्राप्त के लिए शास्ति/प्रोत्साहन भुगतानों का प्रावधान है, केओपीटी ने वर्थिंग नीति के उपबंधों के आधार पर ऐसी एमएचसी सुसज्जित वर्थों के लिए भिन्न शास्ति/प्रोत्साहन निर्धारित करने की आवश्यकता महसूस नहीं की क्योंकि संविदा में दी गई सूपाधिकताओं का अनुपालन किया जायेगा। चूंकि क्लीन शुष्क बल्क कार्गो का वर्थ संख्या 9 पर परपंरागत विधि से शिप गियरों

का प्रयोग करते हुए प्रहस्तन किया। पत्तन ने वर्थिंग नीति की अनुबद्धता के आधार पर शासित/प्रोत्साहन मानक के निर्धारण का प्रस्ताव किया है जो वर्थ संख्या 9 पर शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के बारे में हैं ताकि वर्थ संख्या 9 के निष्पादन में सुधार लाया जा सके। दूसरे शब्दों में, केओपीटी का संदर्भधीन प्रस्ताव एचडीसी पर केवल वर्थ संख्या 9 पर प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के विषय में निष्पादन, प्रोत्साहन/शास्ति, लंगरगाह प्रभारों के लिए मानदंड निर्धारित करने के बारे में है। प्रोत्साहन/शास्ति स्कीम के आधार पर निष्पादन मानक बोओटी प्रनालित टर्मिनल और ठेकेदारों द्वारा शासित वर्थ तथा पूर्णतः मशीनीकृत वर्थ संख्या 4 पर लागू नहीं हैं। इस संबंध में, यह प्राधिकरण केओपीटी द्वारा एचडीसी की सभी संगत वर्थों के लिए जहां शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तित किया जा रहा है, निष्पादन, प्रोत्साहन/शास्ति, लंगरगाह प्रभारों के लिए मानक अनुमोदन करने के लिए प्रवृत्त होता है।

(iv) प्रतिमानों के आधार पर अर्थात् वस्तु का धनत्व, ग्रैब आकार, पूर्णतः /आंशिक कार्गो प्रचालन के लिए ग्रैब चयन कारक, जहाज क्रेनों की उत्पादकता, प्रति पोत उत्पादकता, केओपीटी ने विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, मेट कोक, चूनापत्थर, मेंगनीज अयस्क, लौह अयस्क, उर्वरक, सीमेट, किंलकर और जिप्सम के संबंध में निष्पादन मानक निकाले हैं। ऊपर उल्लिखित प्रतिमानों में से प्रत्येक पर नीचे चर्चा की जा रही है:-

(क) वस्तु का धनत्व:

केओपीटी द्वारा कोयला, मैट कोक, चूना पत्थर, मेंगनीज अयस्क, लौह अयस्क, उर्वरक, सीमेट किंलकर और जिप्सम के लिए क्रमशः 0.85, 0.80, 1.4, 1.2, 2.0, 1.8, 1.5 और 1.5 सुविचारित किया है। कोयला, लौह अयस्क और उर्वरक का धनत्व, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित वर्थिंग नीति में निर्धारित है। अन्य शुष्क बल्क कार्गो के विषय में, केओपीटी ने, ऐसा प्रतीत होता है कि उसके पूर्व डाटा के अनुसार वास्तविक धनत्व पर सुविचार किया है। विभिन्न वस्तुओं का धनत्व, केओपीटी द्वारा यथासुविचारित, पर विश्वास किया जाता है।

(ख) ग्रैब का आकार:

केओपीटी ने मेंगनीज अयस्क को 10 सीबीएम को छोड़कर सभी वस्तुओं के लिए ग्रैब का आकार 12 सीबीएम सुविचारित किया जायेगा। इन वस्तुओं के विषय में सुविचारित ग्रैब आकार वर्थिंग नीति मानकों के अनुसार हैं।

(ग) ग्रैब पिकिंग कारक:

इस आधार पर कि, कार्गो प्रचालन की आरंभिक 2 शिफ्टों के पश्चात्, जब चयन कारक 90% हो सकता है, वाटम कार्गो को होल्ड में से उतारना होता है, जब पिकिंग कारक लगभग 50%-60 % होगा, केओपीटी द्वारा सभी वस्तुओं के लिए ग्रैब पिकिंग कारक 75% पर सुविचारित किया गया है। वर्थिंग नीति में ग्रैब पिकिंग कारक के संबंध में कोई मानदंड नहीं दिये हैं। केओपीटी द्वारा सुविचारित ग्रैब पिकिंग कारक पर विश्वास किया जाता है।

(घ) पूर्ण लदान और आंशिक लदान प्रचालनों के लिए प्रति घंटा चक्र:

शिप क्रेनों को लगाये जाने की स्थिति में नीति शुष्क बल्क कार्गो के लिए पूर्ण लदान प्रचालन के मामले में 18 चक्र/मूव और आंशिक लदान प्रचालन के मामले में 12 चक्र/ मूव निर्धारित करती है। केओपीटी ने इस आधार पर औसत क्रेन चक्र प्रति घंटा 12 पर सुविचार किया है कि एचडीसी के ड्राफ्ट प्रतिवंधों के कारण शुष्क बल्क कार्गो लाने वाले पोत आधार लदान स्थिति में ही आते हैं, जिसके कारण एचडीसी पर पोतों के पूर्ण लदान की स्थिति पर सुविचार करने का कोई स्कोप नहीं है। पत्तन द्वारा दिये गए तर्कों को ध्यान में रखकर सभी वस्तुओं के लिए आंशिक लदान प्रचालनों के लिए प्रति चक्र प्रति घंटा 12 को पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित, विश्लेषण में सुविचार किया जा सकता है।

(ङ) कार्य के घंटे:

कार्य के घंटों की संख्या के संबंध में, नीति विराम समय के लिए प्रति पाली 0.5 घंटे सुविचारित की अपेक्षा करती है, इस प्रकार 22.5 कार्य घंटे प्रति दिन की संख्या निकलती है। साथ ही, नीति यह भी अनुबद्ध करती है कि, पत्तन मानकों के परिकलन के लिए प्रति पाली एक घंटे का विराम समय का प्रयोग कर सकते हैं। केओपीटी ने प्रति दिन कार्य के 22.5 घंटे पर सुविचार किया है, जिस पर विश्लेषण में सुविचार के लिए लिया जाता है।

(च) निम्नलिखित सारणी यह स्पष्ट करती है कि उपर यथाचर्चित विभिन्न प्रतिमान विभिन्न वस्तुओं के लिए निष्पादन मानकों में प्रवर्तित होते हैं:-

क्र. स	विवरण	कोयला	मैट कोक	चूना पत्थर	मेंगनीज अयस्क	लौह अयस्क	उर्वरक	सीमेंट किंलकर	जिप्सम
1	वस्तु का घनत्व	0.85	0.80	1.40	1.20	2.00	0.80	1.50	1.50
2.	ग्रैब आकार (सीबीएम में)	12	12	12	10	8	12	12	12
3.	ग्रैब पिंकिंग कारक	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
4.	प्रति घंटा चक्र/मूव (सभी आंशिक लदान)	12	12	12	12	12	12	12	12
5.	प्रति ग्रैब लिफ्ट मात्रा (टन में) (1 x 2 x 3)	7.65	7.20	12.6	9.00	12.00	7.20	13.50	13.50
6.	प्रति घंटा प्रति क्रेन उत्पादकता (टन में) (4 x 5)	91.80	86.40	151.20	108.00	144.00	86.40	162.00	162.00
7.	कार्य के घंटों की संख्या	22.50	22.50	22.50	22.50	22.50	22.50	22.50	22.50
8.	प्रति पोत शिप क्रेनों की संख्या	4	4	4	4	4	4	4	4
9.	प्रति पोत प्रति दिन पोत की उत्पादकता (टन में) (6 x 7 x 8)	8262	7776	13608	9720	12960	7776	14580	14580
10.	प्रति दिन पोत उत्पादकता पूर्णांकित (टन में)	8300	7800	13700	9800	13000	8000	14600	14600

(v). इस प्रकार केओपीटी द्वारा कोयले, मैट कोक, चूनापत्थर, मेंगनीज अयस्क, लौह अयस्क, उर्वरक, सीमेंट किंलकर और जिप्सम के लिए प्रति पोत प्रति दिन शिप उत्पादकता क्रमशः 8300 टन, 7800 टन, 13,700 टन, 9800 टन, 13000 टन, 8000 टन 14,600 टन और 14600 टन निकाली गई है।

चूंकि वर्ष संख्या 9 में पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो पोतों की औसत शिप दिवस उत्पादकता उक्त प्रस्तावित मानदंडों का 50% की है, केओपीटी ने नीति के लागू होने के पश्चात् पहले वर्ष के दौरान उक्त कथित वस्तुओं के लिए निष्पादन मानक उपरोक्त निकाले गए मानकों के 75% पर निर्धारण का और कि दूसरे वर्ष और उससे आगे, उपरोक्त निकाले गए मानकों को एचडीसी की वर्ष संख्या 9 पर शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के बारे में शास्ति/प्रोत्साहन के निर्धारित में लागू करने का प्रस्ताव किया है। केओपीटी द्वारा निकाली गई उत्पादकता जैसा ऊपर सारणी में दिखाई गई है, वर्धिगति में 20%-30% की रेंज में अनुबद्ध उत्पादकता से कम प्रतीत होती है नीति का 4.1.3 (ग) पत्तनों को यह सुनिश्चित करने का निदेश देता है कि वर्ष उत्पादकता को शिप क्रेनों की अक्षमता के कारण घटाया नहीं जाये। लेकिन, साथ ही, निष्पादन मानकों के रालिंग-आउट के बारे में नीति का खंड 7.2 पत्तनों को लक्ष्य स्तर पर पहुंचने के लिए प्रथम वर्ष के दौरान चरणबद्ध ढंग से निष्पादन मानकों को रॉल आउट करने के लिए प्रेरित भी करता है। पत्तनों के लिए पहले वर्ष के दौरान, जब तक प्रत्येक तिमाही में निष्पादन मानकों की समीक्षा करना अपेक्षित है। उक्त दोनों खंडों का समन्वित पठन एक ऐसी स्थिति पर ला खड़ा करता है कि नीति के कार्यान्वयन प्रथम वर्ष को छोड़कर निष्पादन मानकों को घटने देने को प्रोत्साहित नहीं करता/ऐसा है, इसलिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित मानकों को प्रथम वर्ष के लिए ही अनुमोदित किया जाता है।

इस प्रकार केओपीटी द्वारा कोयले, मैट कोक, चूनापत्थर, मेंगनीज अयस्क, लौह अयस्क, उर्वरक, सीमेंट किंलकर और जिप्सम के लिए प्रति पोत प्रति दिन शिप उत्पादकता क्रमशः 6225 टन, 5850 टन, 10275 टन, 7350 टन, 9750 टन, 6000 टन, 10950 टन और 10950 टन क्षमता प्रथम वर्ष में शास्ति/प्रोत्साहन के निर्धारण के लिए लागू की जायेगी।

(vi) बर्थिंग नीति निष्पादन मानकों की अनुपलब्धता/उपलब्धता के मामले में शास्ति/प्रोत्साहन की उगाही की मात्रा का निर्धारण पोत के विराम समय पर सुविचार अनुबद्ध करता है। इस संबंध में, एचडीसी पर पोत, प्रचालन कार्य पूरा कर लेने के पश्चात् ज्वार बाधाओं के कारण तत्काल बाह्य जलयात्रा आरंभ नहीं कर सकता और उसे टगों की पर्याप्ति संख्या में अनुपलब्धता नहीं कियाजा सकता। इस स्थिति को देखते हुए, केओपीटी ने पोतों के वर्थ पर वास्तविक विराम समय के स्थान पर वर्थ पर पोत की वास्तविक कार्यशील अवधि पर विचार करने का प्रस्ताव किया है। इस पत्तन ने इस प्रभाव की टिप्पणिया प्रस्ताविक की है कि यदि यदि जहाज की वास्तविक कार्यावधि (कार्यकारी वर्थ पर बर्थिंग और पोत के प्रचालन के पूरा होने तक के बीच का समय उस वस्तु के लिए अनुबद्ध समय के 5% (अधिक/कम) के भीतर रहता है तब कोई शास्ति/प्रोत्साहन उगाहा/प्रदान किया जायेगा। उन मामलों में जहां, जहाज की वास्तविक कार्यावधि (कार्यकारी वर्थ पर बर्थिंग और पोत के प्रचालन के पूरा होने तक के बीच का समय उस वस्तु के लिए अनुबद्ध समय के 5% से कम लगता है तो बचाये गए प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए वर्थ किराया प्रभार दर पर प्रोत्साहन दिया जायेगा। पत्तन द्वारा दिये गए तर्क के आधार पर इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित टिप्पणियां अनुमोदित करने को प्रवृत्त करता है।

(vii) बर्थिंग नीति का खंड 8.2 यह भी अनुबद्ध करता है कि यदि किसी मामले में वास्तविक वर्थविराम 5% से अधिक हो जाता है तो वर्थ पर विताये गए अतिरिक्त घंटों की संख्या को $3\times$ वर्थ किराये की दर पर दंड लगाया जायेगा। लेकिन, पत्तन ने प्रस्ताव किया है कि उन मामलों में जहां, जहाज की वास्तविक कार्यावधि (कार्यकारी वर्थ पर बर्थिंग और पोत के प्रचालन के पूरा होने तक के बीच का समय उस वस्तु के लिए अनुबद्ध समय के 5% से बढ़ जाता है तो वहां जहाजी कार्गों प्रचालन को पूरा करने में लगे अतिरिक्त घंटों के सामान्य वर्थ किराया प्रभारों का दो गुना शास्ति उगाही जायेगी। केओपीटी ने शास्ति प्रभारों को घटाने के कोई कारण नहीं बताये हैं। लेकिन, बर्थिंग नीति की अनुबद्धताओं के आधार पर केओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में प्रोत्साहनों/शास्तियों के निर्धारण के संबंध में, केओपीटी ने केडीएस में इस आधार पर 2 गुणा शास्ति का प्रस्ताव किया है कि केडीएस में शुष्क बल्क कार्गों की उत्तरायी/लदान पूरा हो जाने के पश्चात्, पोत काफी समय तक पाइलट की अनुपलब्धता ज्वार बाधाओं, सीमित लॉक बिंडों आदि के कारण बेकार खड़े रहते हैं। $3\times$ वर्थ किराया जैसे दांडिक वर्थ किराये के किसी कठोर दांडिक उपवंध के निर्धारण से, जैसा नीति में निर्धारित है, नकारात्मक प्रभाव पड़ सकता है। 2 गुणा शास्ति के निर्धारण से नीति और उद्योग की जरूरतों के बीच संतुलन बनाये रखने में सहायता मिलेगी और निष्पादन मानकों से संबद्ध दांडिक वर्थ किराया अर्थदंड में निहित भावना को भी बनाये रखा जा सकेगा। चूंकि एचडीसी ज्वार बाधाओं जैसी चुनौतियों का सामना भी करता है, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी को अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।

(viii) केओपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि शास्ति/प्रोत्साहन परिकलन के प्रयोजन से प्रत्येक जहाज द्वारा प्राप्त वास्तविक निष्पादन के परिकलन में और पत्तन संबंधी प्रचालनों के कारण और मौसम संबंधी मुद्दों से कार्य रूकने को उस अवधि में से छोड़ दिया जायेगा। ऐसे अपवर्जन नीचे हैं: पत्तन पर प्रदान किया जा रहा उपस्कर खराब/अनुपलब्ध होना, मौसम के कारण काम रूकना, पत्तन के कारण वर्थ के बीच जहाजों का पोतांतरण, प्रत्येक ड्राफ्ट सर्वेक्षण के लिए खपत समय, 30 मिनट के अधिकतम समय तक, किसी अन्य कारण से कार्य के रोके जाने में लगे समय को निष्पादन मानकों के परिकलन में से, केवल पत्तन अध्यक्ष के अनुमोदन से, छोड़ दिया जायेगा। शास्ति/प्रोत्साहन के परिकलन के लिए समय की गणना के प्रयोजन से घंटे के किसी भाग को पूरा घंटा समझा जायेगा। यह टिप्पणियां बर्थिंग नीति के खंड 8.2 के अनुरूप हैं, अतः अनुमोदित की जाती है सिवा इसके कि नीति के अनुसार अनुमोदन प्राधिकारी 'बोर्ड' होगा न कि 'अध्यक्ष'।

(ix) केओपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि उक्त शिप दिवस उत्पादकता प्रति पोत चार क्रेनों की औसत उपलब्धता के आधार पर लागू होगी। तथापि, यदि क्रेनों की उपलब्धता की संख्या घट जाती है तो जहाज की उत्पादकता उसी अनुपात में कम हो जायेगी। इसी प्रकार यदि ग्रैब का आकार सीबीएम से 8/10/12 दक्षता मानक भी उसी अनुपात कम अथवा अधिक हो जाता है तो उत्पाद में घट बढ़ जायेगा। वर्थिंग नीति जहाजी क्रेनों के कम संख्या में तैनात करने अथवा ग्रैब आकार में परिवर्तन के कारण निष्पादन मानकों में समायोजन प्रदान नहीं करती। वास्तव में बर्थिंग नीति का खंड 4.1.3 (v) विभिन्न पत्तनों के समंजन में 4 क्रेनों के नेमी उपयोग का उल्लेख करता है। इस स्थिति को देखते हुए यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी को निर्धारित करने की स्थिति में नहीं है।

(x) केओपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि उक्त वस्तुओं के अतिरिक्त, यदि अन्य प्रकार का शुष्क बल्क कार्गों प्रहस्तित किया जाता है तो निष्पादन मानक पत्तन द्वारा उक्त निष्पादन मानकों के लिए अपनायी गई

पद्धति से अलग से परिकलित किये जायेंगे। केओपीटी को ऐसी घटना होने पर इस प्राधिकरण को संपर्क करने की सलाह दी जाती है।

(xi) बर्थिंग नीति का खंड 6.2 यह अनुबद्ध करता है कि पत्तनों को पोतों के लिए निशुल्क प्रतीक्षा अवधि (48 घंटे से अनधिक नहीं) प्रदान करनी होती है जिसके दौरान कोई लंगरगाह प्रभार नहीं उगाहा जायेगा। तत्पश्चात्, 48-96 घंटे की अवधि के लिए पोत पर वर्थ किराया प्रभारों का 10% से 25% तक का सामान्य लंगरगाह प्रभार उगाहा जायेगा और 96-144 घंटे की प्रतीक्षा अवधि के लिए उच्च लंगरगाह प्रभार उगाहे जायेंगे और कि किसी भी समय लंगरगाह प्रभार वर्थ किराये के 50% से अधिक नहीं उगाहे जायेंगे।

पत्तन ने 48 घंटे की निःशुल्क अविधि का निर्धारण नहीं किया है। सैंडहैड, खुला समुद्र होने के नाते, पर लंगरगाह स्थल है, केओपीटी ने सूचित किया है कि बर्थिंग के लिए बुलावा आने से पूर्व अनगिनत संख्या में पोत लंगर डाल सकते हैं। लंगरगाह प्रभारों के निर्धारण का प्रयोजन, पत्तन लंगरगाह का दक्ष उपयोग करना है। साथ ही पत्तन ने पोतों को वर्थ पर तत्काल बुलावे की अपनी सीमाएं भी व्यक्त की हैं। इस प्रकार, केओपीटी के अनुसार, 48 घंटे की निःशुल्क अवधि के तत्काल पश्चात् लंगरगाह प्रभारों की उगाही प्रयोक्ताओं को स्वीकार्य नहीं होगी। चूंकि पत्तन लंगरगाह की केओपीटी पर कोई बाधा सूचित नहीं की गई है, अतः लंगरगाह स्थल पर विशिष्ट निःशुल्क अवधि को निर्धारित न करने से लंगरगाह स्थल के दक्ष उपयोग को प्रभावित नहीं करता, इसलिए पत्तन ने पोत को बुलावे के पश्चात् लंगरगाह प्रभारों की उगाही का प्रस्ताव किया है न कि पहले।

इस प्रकार, पोत को बुलावे और पाइलट के आवंटन के पश्चात् यदि पोत पत्तन पर अथवा लाइटरेज स्थल पर बुलावे को मना करता है जिसके कारण पोत/आयातक/निर्यातक पर आरोप्य होते हैं; केओपीटी ने सूचना केंद्र और लाइटरेज स्थल पर पोत के आरंभिक बुलावे के समय से पहले 48 घंटे की संपूर्ण प्रतीक्षा अवधि के लिए दरमानों में ग्राह्य वर्थ किराया प्रभारों का 10% और 48 घंटे के पश्चात् 96 घंटे तक आरंभिक बुलावे से लेकर प्रतीक्षा की संपूर्ण अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू वर्थ किराया प्रभारों के 25% और 96 घंटे के पश्चात् पाइलट की बोर्डिंग तक आरंभिक बुलावे से लेकर प्रतीक्षा की संपूर्ण अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू वर्थ किराया प्रभारों के 50% तक उगाही की जायेगी। पत्तन द्वारा प्रस्तावित उगाही का प्रतिशत बर्थिंग नीति के खंड 6.2 की अनुबद्धता के अनुरूप प्रतीत होता है और इसलिए अनुमोदित है।

(xii) लंगरगाह प्रभारों की उगाही के अतिरिक्त, पत्तन ने आरंभ में, सागर और अन्य लाइटरेज स्थलों पर जहां पोत हल्दिया ड्राफ्ट प्राप्त करने के लिए अपने कार्गो को हल्का करते हैं, पोतों के बेकार खड़े रहने के लिए दंड लगाने का प्रस्ताव किया था। तथापि बाद में, संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रयोक्ताओं द्वारा यह मुद्दा उठाने पर कि एचडीसी पर बार्जों की कमी है और विनियुक्त बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं का अभाव है, पत्तन ने हल्दिया जाने वाले पोतों के लिए लाइटरेज स्थल पर पोतों के बेकार खड़े रहने पर शास्ति प्रभारों की उगाही को वापस ले लिया। इस प्रकार पत्तन का सागर में पोतों के बेकार खड़े रहने के लिए शास्ति आरोपित करने का प्रस्ताव कि पोतों के बेकार खड़े रहने के पहले 48 घंटे के लिए प्रति धंटा या उसके एक भाग पर दरमानों के अनुसार ग्राह्य वर्थ किराया प्रभारों का 25% और 48 घंटे से अधिक के लिए प्रति धंटा या उसके एक भाग पर दरमानों के अनुसार ग्राह्य वर्थ किराया प्रभारों का 50% अनुमोदित है।

(xiii) पत्तन ने प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था के दिया गया है कि वित्तीय प्रभाव का परिमाण नहीं बताया है दिया गया है कि पत्तन का प्रस्ताव पोतों के अधिक विराम/वर्थ के पहले खाली करने पर शास्तियां/प्रोत्साहन की उगाही की प्राकृति का है और जहाज के निष्पादन पर निर्भर करता है, पत्तन के लिए यह संभव नहीं हो सकता है वह प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था के वित्तीय प्रभारों का अनुमान लगा सके।

(xiv) यह स्मरण किया जाता है कि पत्तन द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर इस प्राधिकरण ने अपने 25 अक्टूबर, 2016 के आदेश द्वारा केओपीटी को निष्पादन और शास्ति/प्रोत्साहन मानक लागू करने के साथ-साथ 01 अक्टूबर, 2016 से प्रभारों की उगाही करने के लिए तदर्थ आधार पर अनुमति दी थी जो संदर्भाधीन मामले में परामर्शी प्रक्रिया के आधार पर अंतिम अनुमोदन के अधीन थी। इस प्राधिकरण ने केओपीटी को यह निदेश भी दिया था कि अंतिम आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक तदर्थ आधार पर अपनायी गई अंतरिक व्यवस्था में यदि अतिरेक पाया जाता है तो उसको ब्याज के बिना लौटाना होगा। यह दिया गया है कि निष्पादन मानकों अथवा तदर्थ आधार पर अनुमोदित प्रोत्साहनों/शास्तियों के और अब अनुमोदित निष्पादन मानकों अथवा प्रोत्साहनों/शास्तियों में कोई परिवर्तन नहीं है, वर्तमान व्यवस्था को जारी रखने की अनुमति दी जाती है सिवा केओपीटी द्वारा लाइटरेज स्थल पर आरोपित शास्ति को वापस लेने और एचडीसी के समान लंगरगाह प्रभार लागू करने के।

(xv) बर्थिंग नीति का खंड 7.2 पत्तनों का वर्थों पर उपलब्ध अवस्थापना के अनुसार प्रत्येक वस्तु के लिए उपलब्ध योग्य लक्ष्य स्तरों की प्राप्ति हेतु पहले वर्ष के दौरान चरणबद्ध ढंग से निष्पादन मानकों का रॉल आउट करने के लिए प्रोत्साहित करता है। जैसा कि उक्त खंड में अनुबद्ध है, केओपीटी के पहले वर्ष में तब तक प्रत्येक तिमाही में निष्पादन मानकों का परिकलन की सलाह दी जाती है जब तक लक्ष्य मानक प्राप्त नहीं कर लिए जाते। वर्थ पर अवस्थापना के उन्नयन पर अनुमोदित निष्पादन मानकों में सुधार होने की स्थिति में उन्नत निष्पादन मानकों को प्रभावी बनाने के प्रस्ताव के साथ आने की पत्तन को सलाह दी जाती है। इसके अतिरिक्त, चूंकि पत्तन से प्रत्याशा की जाती है कि पहले वर्ष में प्रत्येक वर्ष के उपलब्ध योग्य लक्ष्यों को प्राप्त करे, यह उचित पाया जाता है कि प्रस्ताव की वैधता को 01 अक्टूबर, 2016 से एक वर्ष के लिए अनुमोदित किया जाये।

7.1. परिणाम में, और उपरोक्त बताये गए कारणों से और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण भारत के राजपत्र में अलग से अधिसूचित केओपीटी के दरमानों का अनुमोदन करता है।

7.2. अधिसूचित उपबंध 01 अक्टूबर, 2016 से प्रभावी माने जाते हैं और 30 सितंबर, 2017 तक वैध रहेंगे।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
[विज्ञापन- III/4/असा./ 428/16 (143)]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 9th February, 2017

No. TAMP/59/2016-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust for Performance norm based Incentive/Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at Haldia Dock Complex at Kolkata Port Trust, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/59/2016-KOPT

Kolkata Port Trust

QUORUM

Applicant

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 4th day of January 2017)

This case relates to the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for approving the Performance norm based Incentive / Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at Haldia Dock Complex (HDC) at KOPT.

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter dated 16 June 2016 has forwarded the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016 and have requested all the Major Port Trusts to take action.

2.2. Accordingly, the KOPT has filed its proposal for approving the Performance norm based Incentive / Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at Haldia Dock Complex (HDC).

3.1. The main points made by KOPT in its proposal are summarised below:

- (i). For timely implementation of the Berthing Policy together with the associated Performance Norms, Penalty/ Incentive and levy of Anchorage charges in compliance of the guidelines and as per the direction given by MOS, the norms of Performance, Penalty/ Incentive and levy of Anchorage Charges applicable for Dry Bulk Cargo handling at HDC was calculated by KOPT after considering the infrastructure available in the port as well as the various limitation encountered by HDC (viz. tidal constraints, draft constraints, limited lock window etc.)

(ii). The guidelines suggest for considering the actual stayal time of the vessel at the working berth vis-a vis the ideal stayal time of the vessel at the berth in terms of the performance norms fixed. In reality the vessels at HDC cannot sail out immediately after completion of work due to tidal constraints and cannot be shifted to waiting berths due to paucity of tugs. In view of the same, the actual working period vis-à-vis the stipulated working period (calculated based on the performance norms) has been considered for fixing the penalty/ incentive norms, instead of considering actual berth stay of vessels.

(iii). While proposing the norms of penalty/ incentive, the port has considered the following:

- (a). At HDC, Dry Bulk Cargo is primarily handled at HDC operated Berth No.2, 4, 4B, 8, 9 and 13, and the BOT Berth no. 4A and 12 operated by the concerned Licensees. Berth no. 4 is a fully mechanized berth backed up with conveyor systems for loading of Thermal Coal and Berth no. 2,4B and 8 cargo are handled exclusively by use of MHCs only in normal course. At Berth no. 13, MHC is expected to be installed by end of September 2016. At Berth no. 9, clean dry bulk cargo is handled in conventional method using ship's gears.
- (b). For the MHC equipped berth there are provisions regarding penalty/ incentive payments in the contract for achieving lower/ higher productivity as compared to the Minimum Level of performance of 20000 MT per ship day. Therefore, no other penalty / incentive are proposed for such MHC equipped Berth i.e. berth no. 2, 8, 4B and 13. For calculation of ship day productivity at MHC equipped berths the conditionality provided in the contract will be followed.
- (c). Since more than 80% of the dry bulk cargo handled at HDC (except BOT operated berths) is covered under the contractual obligation in respect of operation at Berth no. 2, 4B, 8 and 13, the proposed penalty/ incentive norms will be applicable for berth no. 9, where the dry bulk cargo is handled through ship's gears expecting that the proposed imposition of penalty/ payment of incentive will improve the performance at Berth No. 9.

(iv). The anchorage point (Sandheads) being in open sea, unlimited number of vessels can anchor before getting call from the port to come for berthing. The vessel can be called depending on its arrival / calling seniority (as per KOPT guidelines), availability of tides/ drafts/ lock windows etc.

(v). Therefore, at KOPT the vessel cannot be called at the port immediately after anchoring and thus the levy of the proposed anchorage charges in normal scenario cannot serve the interest of the port and the trade may not accept the same.

(vi). The proposal has been sanctioned by the Board of Trustees of KOPT vide its resolution No. R/88/HDC/SH&CH/1/08/2016 dated 24.08.2016. (The copy of the Draft Board Note is enclosed by KOPT with its proposal.)

(vii). Accordingly, the proposal of the KOPT seeks approval for the following:

“1. Performance norms for loading / unloading of various dry bulk cargo at HDC

1.1. Performance norms:-

- 1.1.1. For fixation of performance norms for unloading of dry bulk cargo in conventional methods using ships gears the average crane cycles per hour and average picking factor have been considered as 12 and 0.75 respectively as dry bulk cargo carrying vessels are always calling HDC with 35% to 40% of the full load quantity due to draft constraints.
- 1.1.2. In the above premises, the average ship day productivity of various dry bulk commodities handled through ship's cranes at Berth No-9 of HDC, considering four working cranes per vessel and 22.5 hours working time per day, will be as given below:

Performance Norms						
Sr. No.	Commodity	Average crane cycles per	No. of cranes per	Grab size in CBM	Ship-day productivity for the first	Ship-day productivity beyond the first

		hour	vessel		year after the date of its introduction (in MT per vessel per Day)	year after the date of its introduction (in MT per vessel per Day)
1	Coal	12	4	12	6225	8300
2	Met Coke	12	4	12	5850	7800
3	Limestone	12	4	12	10275	13700
4	Manganese Ore	12	4	10	7350	9800
5	Iron Ore	12	4	8	9750	13000
6	Fertilizer	12	4	12	6000	8000
7	Cement linker	12	4	12	10950	14600
8	Gypsum	12	4	12	10950	14600

Note:

- (i). The above ship-day productivity will be applicable on the basis of the average availability of four cranes per vessel. However, if the availability of the number of cranes gets reduced the productivity of the ship will also get proportionately reduced. Similarly, if the grab size is less than or more than 8/10/12 CBM then the productivity norms will be reduced / increased proportionally.
- (ii). Apart from the above commodities, if other types of dry cargo are handled then the performance norms will be calculated separately by port as per the approach adopted for the above said performance norms.

1.2. Penalty/Incentive:-

- 1.2.1 The stipulated time for a vessel's stay at berth will be calculated based on the stipulated performance norms as mentioned above.
- 1.2.2 For failure or success in achieving the stipulated time at berth, penalty / incentive will be applicable as per the provision given below:
 - (i). If the actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) remains within 5% (higher or lower) of the stipulated time for that commodity, then no penalty / incentive will be levied / paid.
 - (ii). In case where actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) exceeds 5% of the stipulated time for that commodity, penalty will be levied 2 times of the normal berth hire charges for additional hours taken to complete the ship's cargo operation.
 - (iii). In cases where actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) is lower than the stipulated time by more than 5% of the same then incentive will be paid at the rate of berth hire charges for every additional hour saved.

Note to provisions regarding Penalty/ Incentive Norms:

- (i). For the purpose of calculation of time for computation of penalty / incentive, fraction of an hour will be considered as full hour.
- (ii). In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty/incentive and stoppage of operation on account of port related or weather related issues will be discounted. Such exclusions are listed below:
 - (a). Breakdown / non-availability of port provided equipment at berth.
 - (b). Weather related stoppage.

- (c). Shifting of ships between berth on account of port.
- (d). Time consumed for each draft surveys upto a maximum period of 30 minutes.
- (e). Time lost due to stoppage of work for any other reasons will be excluded for calculation of performance norms, only with the approval of the Chairman.

2. Levy of Anchorage/ penal charges at the reporting stations/ lighterage points:

2.1. Even after calling the vessel and allocation of pilots by port, the vessel refuses to call at the port or lighterage point due to the reasons attributable to the vessel/ exporter, then Anchorage charges will be levied by port at the following rates:

Idling Time	Applicable penal charges
For first 48 hours after calling the vessel	10% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called
After 48 hours & upto 96 hours	25% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called
After 96 hours till boarding of pilot	50% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called

2.2. Idling period is to be considered from the time when the vessel is initially called till actual pilot boarding time.

2.3. In addition, penalty is also proposed to be imposed at the following rates for idling of vessels at Saugar and other lighterage points where the vessel(s) are scheduled to lighten their cargo for achieving Haldia draft.

Idling Time	Applicable penal charges
For first 48 hours	25% of the applicable Berth Hire Charges as per SOR for idling of vessels for every hour or part thereof.
More than 48 hours	50% of the applicable Berth Hire Charges as per SOR for idling of vessels for every hour or part thereof for the entire period.

2.4. The record pertaining to idle time will be maintained by Harbour Master (River), KOPT, since the related bills are raised from KDS end.

2.5. However, the port can exempt vessels from paying anchorage charges in exceptional circumstance and the same will require approval of the Chairman.

3. The performance and penalty/ incentive norms as specified above and levy of anchorage/ penal charge at the lighterage points as specified above will be effective from 1 October 2016.”

3.2. The Board of Trustees of KOPT has approved the proposal on trial basis for a period of 6 months and review the same thereafter.

3.3. The KOPT has further stated that as per Ministry's letter, the ports were required to implement the norms with actual incentives and penalties, within the stipulated timeline viz. 20 August 2016, which is over. The Board has, therefore, approved to effect the said norms from 1 October 2016 after submission of proposal to this Authority. In view of the above, the KOPT has requested to approve its proposal with effect from 1 October 2016, pending formal approval of this Authority on the proposal. The KOPT has also stated that the trade has already been notified in respect of performance as well as penalty / incentive norms and also Anchorage / Penal charges for idling at lighterage points.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the KOPT proposal dated 19 September 2016 was forwarded to the concerned users/ user organisations vide our letters dated 30 September 2016 and 6 October 2016, seeking their comments.

5.1. As brought out earlier, the KOPT has requested to approve its proposal with effect from 1 October 2016, pending formal approval of this Authority on the proposal, on the ground that as per instruction given by the Ministry, the ports were required to implement the norms with actual incentives and penalties, within the stipulated timeline viz. 20 August 2016, which has been over.

5.2. In this connection, given that the KOPT had already notified the trade in respect of Performance as well as penalty/ incentive norms and also Anchorage/ penal charges for idling at lighterage points and since it may take some more time for the case to mature for the final disposal of this Authority, this Authority vide its Order dated 25 October 2016 has approved grant of adhoc approval to KOPT for introduction of performance and penalty/incentive norms as well as levy of anchorage/ penal charges as proposed by the port, subject to final approval of this Authority based on the consultation proceedings on the case in reference. This Authority has also directed the KOPT to refund the excess collection made by it till the effective date of implementation of the final Order without interest, if the interim arrangement adopted in an adhoc manner is found to be excessive. This Order has been notified in the Gazette of India on 15 November 2016 vid Gazette no. 406. A copy of the said Notification and Order has been communicated to KOPT and all the concerned users/ user organisations vide our letter dated 18 November 2016.

6.1. A joint hearing in this case in reference was held on 24 November 2016 at the KOPT premises in Kolkata. The KOPT has made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KOPT and the users/ user organisations have made their submissions.

6.2. Subsequent to the joint hearing, the KOPT vide its letter dated 25 November 2016 has addressed the points made by the Association of Shipping Interest in Calcutta (ASIC) during the joint hearing.

6.3. Further, the KOPT vide its letter dated 20 December 2016 has made the following submissions:

- (i). As proposed by KOPT, TAMP has granted adhoc approval for the following with effect from 1 October 2016:
 - (a). Performance norms for handling of various dry bulk cargo by ship's cranes at Berth no. 9 of HDC.
 - (b). Levy of penalty/ incentive related to non-achievement/ achievement of performance norms by ships.
 - (c). Levy of Anchorage/ penal charges at the reporting stations/ lighterage points.
- (ii). It was later assessed that due to paucity of barges, idling of ships at anchorage points is not in the control of the vessels.
- (iii). In the joint hearing held by TAMP on 24.11.2016, the trade bodies too raised objection against the levy of penal charges for idling of vessels at lighterage points.
- (iv). The matter was placed before the Board of Trustees meeting held on 30.11.2016 for approval for withdrawal of the levy of penal charges for idling of vessels at lighterage points as well as not to levy such penalty effective from 01.10.2016. The Board has approved the proposal. [The copy of the extract of the draft resolution of the Board is furnished by KOPT.]
- (v). Accordingly, TAMP is requested to pass an Order approving KOPT's instant proposal for withdrawing the levy of penal charges for idling of vessels at lighterage points. However, the other proposals, as approved by TAMP, will remain unchanged and the same has been implemented from 01.10.2016.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The MOS in June 2016 has issued the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, and has directed all the Major Port Trusts to implement the norms with actual incentives and penalties. The policy lays down standardized guidelines for all major ports to compute performance norms for different dry bulk commodities, taking into account the infrastructure available at ports. The Policy also recommends penalties and incentive structures to be instituted by all major ports based on the performance norms calculated. The Policy requires all major ports to adapt these guidelines for their own specific ports and institute penalties and incentives tied to the performance norms as part of the overall berthing policy. The Policy also

describes a method for re-rating capacity of berths as well as guidelines for levying anchorage charges to reduce turn-around time.

- (ii). In this backdrop, the KOPT has come up with a proposal in September 2016 for approving the Performance Norms based Incentive/ Penalty, scheme and Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled by ship's crane at Haldia Dock Complex (HDC) at KOPT. The separate proposal received from KOPT seeking approval for the Performance Norms based Incentive/ Penalty, scheme and Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at KDS at KOPT is being dealt with separately.
- (iii). As brought out above, the Berthing Policy is with regard to handling of dry bulk cargo. In this regard, the KOPT has stated that the Dry Bulk Cargo is primarily handled at HDC operated Berth Nos. 2, 4, 4B, 8, 9 and 13 and the BOT Berth no. 4A and 12 operated by the concerned Licensees i.e. BOT operators. The port has reported that Berth no. 4 is fully mechanized and that in Berth nos. 2, 4B, 8 and 13, cargo is handled exclusively by use of MHCs only. Since the contracts entered by KOPT with the relevant stakeholders for handling cargo at the MHC equipped berth already contain provisions regarding penalty/ incentive payments for achieving lower/ higher productivity, the KOPT has not felt the need to prescribe different penalty/ incentive for such MHC equipped Berths, based on the provisions of the Berthing Policy, since the conditionality provided in the contract will be followed. Since clean dry bulk cargo is handled at Berth no. 9 in conventional method using ship's gears, the port has proposed to prescribe the penalty/ incentive norms based on the stipulation of the Berthing Policy, with regard to handling of dry bulk cargo at Berth no. 9, so as to improve the performance of Berth No. 9. In other words, the proposal of KOPT under reference is to prescribe norms for Performance, Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at Berth no. 9 of HDC only. The performance norms based incentive/penalty scheme is not applicable for BOT operated terminal and the berth governed by contractors and the fully mechanized berth No. 4. In this connection, this Authority intends to make the approved norms for Performance, Incentive/ Penalty, Anchorage charges, applicable to all the relevant berths of HDC, where dry bulk cargo is being handled by KOPT.
- (iv). Based on the parameters viz., Density of the commodity, Grab size, Grab picking factor for full/ partial cargo operation, productivity of Ship cranes, productivity per vessel, the KOPT has arrived at the Performance norm in respect of various dry bulk cargo viz., Coal, Met Coke, Limestone, Manganese Ore, Iron Ore, Fertilizer, Cement clinker and Gypsum. Each of the above mentioned parameters is discussed below:
 - (a). Density of the Commodities:

The density of Coal, Met Coke, Limestone, Manganese Ore, Iron Ore, Fertilizer, Cement clinker and Gypsum is considered by KOPT at 0.85, 0.80, 1.4, 1.2, 2.0, 0.8, 1.5 and 1.5 respectively. The density of Coal, Iron Ore and Fertiliser as considered by the Port is as prescribed in the Berthing Policy. In respect of other dry bulk cargo, the KOPT appears to have considered the actual density as per its past data. The density of various commodities as considered by KOPT is relied upon.
 - (b). Size of Grab:

The KOPT has considered the Size of Grab at 12 cbm in respect of all commodities except for Manganese Ore at 10 cbm and Iron Ore at 8 cbm. The Sizes of Grab considered in respect of these commodities are as per the norms Berthing Policy.
 - (c). Grab picking factor:

On the ground that after the initial two shifts of cargo operation when the picking factor could be 90%, the bottom cargo is to be discharged from the holds, when the picking factor would be around 50%-60%, the grab picking factor has been considered at 75% by KOPT for all commodities. The Berthing Policy does not indicate any norms with regard to grab picking factor. The grab picking factor as considered by the KOPT, is relied upon.
 - (d). Cycles per hour for full load and partial load operations:

In the event of deployment of ship cranes, the Policy prescribes 18 cycles/ moves per hour incase of Full load operations and 12 cycles/ moves per hour incase of Partial load operations for all dry bulk cargo. The KOPT has considered the average crane cycles per hour at 12 on the ground that all the dry bulk cargo carrying vessels arrive

in less than half load condition due to draft limitation at HDC, due to which there is no scope for considering the full load condition of vessels at HDC. In view of the reasoning given by the port, the Cycles per hour for partial load operations at 12 in respect of all commodities as proposed by the Port is considered in the analysis.

(e). Working Hours:

With regard to number of working hours, the Policy requires considering typically 0.5 hour per shift towards idle time, translating to number of working hours of 22.5 per day. At the same time, the Policy also stipulates that initially, ports can use 1 hour idle time per shift for calculation of norms. The KOPT has considered 22.5 working hours in a day, which is considered in the analysis.

(f). The following table explains, how the various parameters as discussed above, culminates into the performance norms for the various commodities:

Sl. No.	Particulars	Coal	Met coke	Limestone	Manganese Ore	Iron Ore	Fertilizer	Cement Clinker	Gypsum
1	Density of commodity	0.85	0.80	1.40	1.20	2.00	0.80	1.50	1.50
2.	Grab size (in cbm)	12	12	12	10	8	12	12	12
3.	Grab picking factor	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
4.	Cycles/ Moves per hour (all partial load)	12	12	12	12	12	12	12	12
5.	Quantity per grab lift (in Tonnes) (1 x 2 x 3)	7.65	7.20	12.6	9.00	12.00	7.20	13.50	13.50
6.	Productivity per hour per Crane (in Tonnes) (4 x 5)	91.80	86.40	151.20	108.00	144.00	86.40	162.00	162.00
7.	No. of working hours	22.50	22.50	22.50	22.50	22.50	22.50	22.50	22.50
8.	No. of Ship Cranes per Vessel	4	4	4	4	4	4	4	4
9.	Productivity per Vessel per day (in Tonnes) (6 x 7 x 8)	8262	7776	13608	9720	12960	7776	14580	14580
10.	Productivity per Vessel per day rounded off (in Tonnes)	8300	7800	13700	9800	13000	8000	14600	14600

(v). Thus, the Ship-day productivity per vessel per Day has been arrived by KOPT for Coal, Met Coke, Limestone, Manganese Ore, Iron Ore, Fertilizer, Cement clinker and Gypsum at 8300 tonnes, 7800 tonnes, 13700 tonnes, 9800 tonnes, 13000 tonnes, 8000 tonnes, 14600 tonnes and 14600 tonnes respectively.

Since the average ship day productivity of the dry bulk cargo vessels handled during the last three years at Berth no. 9 is only 50% of the norms proposed above, the KOPT has proposed to prescribe during the 1st year after introduction of the policy, the performance norms for the above said commodities at 75% of the norms arrived above and that from the second year onwards, the norms arrived above, will be applicable for determination of penalty/ incentive in respect of handling of dry bulk cargo vessels at Berth no. 9 of HDC. The productivity arrived at by the KOPT as given in the table above is seen to be lower than the productivity stipulated

in the Berthing Policy in the range of 20% - 30%. The Policy at Clause 4.1.3 (c) directs the ports to ensure that the berth productivity is not reduced because of inefficiency of the ship cranes. However, at the same time, Clause 7.2 of the Policy regarding rolling out of Performance Norms encourages ports to roll out performance norms in a phased manner during the first year to reach the target levels. The ports are required to review the performance norms every quarter in the first year until target norms are achieved. Harmonious reading of the above said two Clauses lead to a position that reduced performance norms will not be encouraged except for the first year of implementation of the Policy. That being so, the performance norms as proposed by the Port is approved for the first year only.

Thus, the Ship-day productivity per vessel per Day arrived above by KOPT for Coal, Met Coke, Limestone, Manganese Ore, Iron Ore, Fertilizer, Cement clinker and Gypsum at 6225 tonnes, 5850 tonnes, 10275 tonnes, 7350 tonnes, 9750 tonnes, 6000 tonnes, 10950 tonnes and 10950 tonnes respectively, will be applicable for determination of penalty/ incentive for the 1st year.

(vi). The Berthing Policy stipulates considering the stayal time of the vessel at the berth to determine the quantum of levy of penalty/ incentive in the event of non-achievement/ achievement of the performance norms. In this regard, the vessel at the HDC even after the completion of operational work cannot immediately sail out due to tidal constraints and cannot be shifted to waiting berths due to non-availability of adequate number of tugs. In view of this position, the KOPT has proposed considering the actual working period of a vessel at the berth instead of actual berth stayal time of vessels. Thus, the port has proposed notes to the effect that if the actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) remains within 5% (higher or lower) of the stipulated time for that commodity, then no penalty / incentive will be levied / paid, in cases where actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) is lower than the stipulated time by more than 5% of the same then incentive will be paid at the rate of berth hire charges for every additional hour saved. Based on the reasoning furnished by the port, this Authority is inclined to approve the notes as proposed by the port.

(vii). Clause 8.2 of the Berthing Policy also stipulates that in case where actual Berth stay is more than 5% higher than the stipulated time, the number of additional hours spent at berth will be penalized by 3 x berth hire. However, the port has proposed that in case where actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) exceeds 5% of the stipulated time for that commodity, penalty will be levied 2 times of the normal berth hire charges for additional hours taken to complete the ship's cargo operation. The KOPT has not explained the reason for reducing the level of penal charges. However, in the proposal submitted by KOPT with regard to prescription of incentives/ penalties based on the stipulation of the Berthing Policy, the KOPT has proposed levy of penalty of 2 times at KDS on the ground that after completion of discharge/ loading of dry bulk cargo at KDS, the vessels have to remain idle often for a considerable period at the berth for non-availability of pilots, tidal constrains, limited lock windows etc. Prescription of any stiff penal provision like penal berth hire at 3 x berth hire as provided in the policy may have negative impact and that prescription of penalty of 2 times would help in keeping a balance between the policy and the industries need and to maintain the spirit behind imposition of penal berth hire linked to performance norms. Since HDC also encounters the issues like tidal constrains, this authority is inclined to approve the note as proposed by the Port.

(viii). The KOPT has proposed notes to the effect that in computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty / incentive and stoppage of operation on account of port related or weather related issues will be discounted; and, such exclusions include breakdown / non-availability of port provided equipment at berth, weather related stoppage, shifting of ships between berth on account of port, time consumed for each draft surveys upto a maximum period of 30 minutes, time lost due to stoppage of work for any other reasons to be excluded for calculation of performance norms, only with the approval of the Chairman. These notes are seen to be as per Clause 8.2 of the Berthing Policy and hence approved, except that the approving authority is indicated as 'Board' as per the Policy instead of 'Chairman'.

(ix). The KOPT has proposed a note to the effect that the ship-day productivity to be applicable on the basis of the average availability of four cranes per vessel and if the availability of the number of cranes gets reduced the productivity of the ship will also get proportionately reduced and that if the grab size is less than that or more than 8/10/12 CBM then the productivity norms will be reduced/ increased proportionally. The Berthing Policy does not provide for adjustment in the performance norms on account of deployment of lower number of Ship Cranes or on account of change in the grab size. Infact the Berthing Policy at Clause 4.1.3 (v) makes a mention about routine use of 4 Cranes in conjunction across several ports. In view of this position, this Authority is not in a position to prescribe the note as proposed by the Port.

(x). The KOPT has proposed a note to the effect that apart from the listed commodities, if other types of dry cargo are handled then the performance norms will be calculated separately by port as per the approach adopted for the performance norms, arrived earlier. The KOPT is advised to approach this Authority in such an eventuately. The proposed note in this regard is, therefore, not approved.

(xi). Clause 6.2 of the Berthing Policy stipulates that Ports are to provide a free waiting period for vessels (not exceeding 48 hours) during which no anchorage charges will be levied. Thereafter, a normal anchorage charge ranging from 10% to 25% of the berth hire charges is to be levied on the vessel for a period of 48-96 hours and higher anchorage charges for a waiting period of 96-144 hours and that Anchorage charges should not be higher than 50% of the berth hire charges at any point of time.

The Port has not explicitly prescribed a free period of 48 hours. The anchorage points at Sandheads being in open sea, the KOPT has reported that anchoring of unlimited number of vessels is possible, before getting a call from the port for berthing. The purpose of prescription of anchorage charges is for efficient use of port anchorage. At the same time, the port has expressed its limitations in calling the vessels immediately at the berth. Thus, according to KOPT, levy of anchorage charges immediately after the free period of 48 hours may not find acceptance with the users. Since the port anchorage is not reported to be a constraint at KOPT, non-prescription of specific free period at anchorage point does not appear to affect the efficient use of anchorage point, as the port proposes to start the levy of anchorage charges after it calling the Vessels and not earlier.

Thus, even after calling the vessel and allocation of the pilots, if the vessels refuse to call at the port or lighterage point due to reason attributable to vessel/ importer/ exporter, the KOPT has proposed levying anchorage charges at the reporting stations and lighterage points at 10% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called for first 48 hours after calling the vessel, levy of 25% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called after 48 hours and upto 96 hours and levy of 50% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called after 96 hours till boarding of pilot. The percentage of levy as proposed by the Port is seen to be in line with the stipulation in Clause 6.2 of the Berthing Policy, and hence is approved.

(xii). In addition to the levy of anchorage charges, the port had initially proposed to impose penalty for idling of vessels at Saugar and other lighterage points where the vessels are scheduled to lighten their cargo for achieving Haldia draft. However, subsequently, during the joint hearing, the port has chosen to withdraw the levy of penal charges for idling of vessels on lighterage points for Haldia bound vessels, conceding to the points made by the users that on the constraints of availability of barges and absence of dedicated barge handling facilities at HDC. Thus, the proposal of the port to impose penalty for idling of vessels at Saugar, at 25% of the applicable Berth Hire Charges as per SOR for idling of vessels for every hour or part thereof for first 48 hours and 50% of the applicable Berth Hire Charges as per SOR for idling of vessels for every hour for more than 48 hours, is approved.

(xiii). The port has not quantified the financial impact of the proposed tariff arrangement. Given that the proposal of the port is in the nature of levy of penalties/ incentive on account of over stay of vessel/ early evacuation of berth and is dependent on the performance of the ship, it may not be possible for the port to ascertain the financial impact of the proposed tariff arrangement.

(xiv). It may be recalled that based on the request made by the port, this Authority vide its Order dated 25 October 2016 has granted adhoc approval to KOPT for introduction of performance and penalty/ incentive norms as well as levy of anchorage/ penal charges as proposed by the port with effect from 01 October 2016, subject to final approval of this Authority based on the consultation proceedings on the case in reference. This Authority has also directed the KOPT to refund the excess collection made by it till the effective date of implementation of the final Order without interest, if the interim arrangement adopted in an adhoc manner is found to be excessive. Given that there is no change in the performance norms or the incentives/ penalties approved on an adhoc basis vis-à-vis the performance norms or the incentives/ penalties approved now, the existing arrangement is allowed to continue, except for the withdrawal of imposing a penalty at lighterage points by KOPT and introduction of anchorage charge at par with HDC.

(xv). Clause 7.2 of the Berthing Policy encourages the Ports to roll out performance norms in a phased manner during the first year to reach the target levels achievable for each commodity given the infrastructure available at the berths. As stipulated in the said Clause, the KOPT is advised to compute performance norms every quarter in the first year until target norms are reached. In the event of upgradation of infrastructure at berth leading to an improvement in the performance norms approved, the port is advised to come up with a proposal to give effect to the improved performance norms. Further, since the port is expected by the Policy to reach the target levels achievable for each commodity in the first year, it is found appropriate to approve the validity of the proposal for a period of one year from 01 October 2016.

7.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the SOR of the KOPT notified separately in the Gazette of India.

7.2. The notified provisions may be deemed to have come into effect from 01 October 2016 and may remain valid upto 30 September 2017.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT III/4/Exty./428/16(143)]